

LA FRAGATA *ALGECIRAS*

Por JOSÉ ALBERICH SOTOMAYOR

En mi infancia, a veces me llevaban a una playa de Algeciras conocida por el nombre de Los Ladrillos, atribuible a los tejares que funcionaban en sus cercanías. Desde aquella arena, justo delante, se divisaba un escollo rocoso al que llamaban “bajo del Navío”, y que a menudo servía como punto de retorno para las pequeñas embarcaciones a vela, los *snipes* del Club Náutico, en sus regatas dominicales. Actualmente ese escollo rocoso ya no existe: está enterrado bajo toneladas de hormigón de un muelle de contenedores (uno de los mayores de Europa) que, sin embargo, conserva un vestigio de su antigua existencia con el nombre de “muelle del Navío”.

Desde que tuve uso de razón me intrigó el nombre de aquellas rocas. ¿Qué navío sería ése? Lo aprendí al fin después de muchos años y de muchísimas lecturas, y es lo que quiero exponer aquí hoy. Sin duda, todos Uds. saben que mi ciudad natal fue en el siglo XVIII una importante base naval, y que, completamente arrasada en el siglo XIV por los moros de Granada, se rehízo rápidamente bajo el dominio de los Borbones españoles como respuesta a la ocupación inglesa de Gibraltar. No obstante, voy a cometer la temeridad de evocar brevemente el contexto histórico que dio a aquellas piedras el nombre de “bajo del Navío”.

Según el hispanista norteamericano Allan J. Kuethe, “al empezar los años noventa, la Armada Española era la segunda en el mundo, algo superior a la francesa, pero sólo dos tercios de la armada inglesa”, gracias a la política naval de Fernando VI y Carlos III, política que, sin embargo, conllevaba un altísimo coste, pues consumía la casi totalidad de las rentas de América percibidas por la Corona, y que sólo tenía sentido con el apoyo de la flota francesa, como quedó demostrado en la guerra de Independencia norteamericana. Ese auge de la Armada española se debía casi exclusivamente al deseo de Carlos III, profundamente ofendido por la ocupación británica de La Habana, de combatir y atacar a Inglaterra¹. Algeciras fue el escenario del último y fracasado intento antibritánico al servir de base para el Gran Asedio de Gibraltar de 1779-1783, bajo el mando de don Martín Álvarez de Sotomayor y del francés duque de Crillon. En su ensenada del Saladillo, al sur del núcleo urbano, se construyeron las famosas baterías flotantes, tan desastrosamente incendiadas y hundidas por la artillería del Peñón, y las mucho más eficaces en su modestia lanchas cañoneras de don Antonio Barceló².

Por inercia política, el número de barcos de la Marina de guerra española llegó a su máximo en 1794, “con una fuerza de setenta y nueve navíos y tres fragatas”, pero por entonces, tras la guerra del Rosellón, los franceses ya no estaban gobernados por los Borbones y, forzado por su alianza con el Directorio, “Madrid se vio obligado a poner a la disposición de París quince navíos de línea y seis fragatas”. Para octubre de 1796 se hallaba en guerra con Inglaterra, una guerra que no estaba en condiciones de mantener. Hubo huelgas y paros en los astilleros españoles y la Armada se fue desintegrando hasta quedar aun más deshecha en Trafalgar³.

1. Allan J. KUETHE, “La crisis naval en tiempos de Carlos III”, *Minervae Baeticae*, 2ª época, 42 (2014), pp. 269-281.

2. Ángel J. SÁEZ RODRÍGUEZ, “La Isla de Algeciras”, en *Almoraima*, 25 (abril de 2001), p. 253. Esta revista, publicada por la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar, ha contribuido en gran medida a un mejor conocimiento de la historia de esa zona.

3. A.J. KUETHE, “La crisis naval”, p. 277.

En los albores del siglo XIX, la alianza hispano-francesa, si bien bajo la política dubitativa de Godoy, aún persistía, y ello explica el episodio conocido en esa época con el nombre de “batalla de Algeciras”. En efecto, el 5 de julio de 1801, una escuadrilla mandada por el almirante francés Linois intentaba cruzar el Estrecho cuando se vio perseguida por una flota inglesa que dirigía el almirante Saumarez. Los barcos franceses se refugiaron de prisa y corriendo bajo los cañones de defensa de Algeciras; tan de prisa y corriendo que encallaron con las popas mirando hacia la bahía. Los navíos ingleses tampoco se lucieron en sus maniobras, pues su buque insignia, el *Hannibal*, al intentar colarse entre los franceses y la costa, encalló en el bajo del Navío y quedó totalmente inmovilizado, bajo el fuego de las cañoneras españolas, de los barcos franceses y de los fuertes algecireños de la Isla Verde y de Santiago. Los cañones de estos últimos fueron manejados en parte por artilleros navales desembarcados de los buques franceses. El *Hannibal* quedó pronto desarbolado, con sus piezas de artillería destrozadas y la tercera parte de su tripulación muerta o herida. Su comandante, un tal capitán Ferris, no tuvo más remedio que rendirse⁴. El resto de la escuadra inglesa se alejó prudentemente, y la población, que había presenciado la lucha toda la mañana, pudo bajar a la marina al mediodía y ver salir del *Hannibal* a los prisioneros, muchos de ellos ensangrentados, y algunos portando los cadáveres de sus compañeros⁵. Los franceses se comunicaron enseguida con las fuerzas navales de sus compatriotas estacionadas en Cádiz y éstas enviaron a Algeciras “seis navíos de línea y varias fragatas y lanchas cañoneras” que formaron un convoy con los barcos franceses desencallados y el *Hannibal* para volver a Cádiz, aunque perseguidos de nuevo por el escuadrón británico, que además logró vengarse con una artimaña, haciendo que dos barcos españoles, el *Real Carlos* y el *San Hermenegildo*, se creyesen enemigos y se incendiasen y hundiesen mutuamente⁶.

4. [Thomas COCHRANE], *The Autobiography of a Seaman*, R. Bentley, London, 1861, pp. 80-82.

5. Martín BUENO LOZANO, *El renacer de Algeciras*, Alba S.A., Algeciras, s.a., p.100.

6. [T. COCHRANE], *The Autobiography*, p. 84.

Los historiadores ingleses suelen silenciar, o incluso falsear, la captura del *Hannibal*. Un biógrafo moderno de Lord Cochrane –el “metálico lord”, como le llamaba el general San Martín– llega a afirmar que el almirante Saumarez rescató el *Hannibal* y lo remolcó triunfalmente hasta Gibraltar⁷, pero sería difícil rebatir los numerosos testimonios de contemporáneos según los cuales los franceses vocearon hiperbólicamente su victoria y cambiaron el nombre del navío inglés transformándolo en la fragata *Algésiras*, fragata que, por cierto, apareció entre la escuadra de Villeneuve cuatro años después, en la batalla de Trafalgar. El mismo Cochrane no apoya a su biógrafo, limitándose a escribir que su relato del combate “difiere en algunos aspectos” del de los historiadores navales⁸.

Utilizar como fuente histórica la obra de un novelista como Thomas Hardy (1840-1928) –contemporáneo de don Benito Pérez Galdós– puede parecer caprichoso e incluso injustificado, pero recordemos que Hardy –como Galdós– se encontraba relativamente cerca en el tiempo de los hechos bélicos que estamos tratando, que estaba muy bien informado sobre las guerras napoleónicas y que hasta había conocido en su juventud a algunos supervivientes de ellas. Hardy escribió un largo y extraño poema épico-dramático –parte en verso y parte en prosa– titulado *The Dynasts* (“Los dinastas”), en cuya escena 1ª del Tercer Acto el almirante francés Decrés informa a Napoleón de que Villeneuve no ha hecho nada por levantar el cerco británico de Brest –como tenía mandado– ni está dispuesto a acudir al proyectado desembarco en Irlanda, sino que, temiendo encontrarse con Nelson, ha dejado el Ferrol y se dirige a Cádiz. Como un pretexto más para su desobediencia, aduce que, al salir del puerto gallego, unas fiebres malignas se habían apoderado del *Achille* y el *Algéciras*, de lo cual se deduce que este último, que es el que nos interesa, no estuvo anclado en la bahía de Cádiz desde su captura en el combate del bajo del Navío, sino que ya estaba activo en varios mares como componente de la escuadra francesa. Más avanzado el Tercer Acto (escena 4ª), un oficial le cuenta a Nelson, ya moribundo, los éxitos de los marinos ingleses, y entre ellos, que

7. Christopher LLOYD, *Lord Cochrane*, Longmans, London, 1947, p.21.

8. [T. COCHRANE], *The Autobiography*, p. 85.

“el *Algeciras* ha sido abordado también por el capitán Tyler”.⁹ Don Benito, en cambio, entre las muchas páginas que dedica a la batalla de Trafalgar, solo se acuerda de la fragata *Algeciras* para colocar su nombre entre las fuerzas aliadas, presentándola además como española. Yo me atrevo a pensar que, aunque casi siempre bien informado en la parte histórica de sus “episodios”, el gran escritor canario desconocía el azaroso pasado de nuestra nave, cosa, por otra parte, no de extrañar si tenemos en cuenta que se trata de un incidente menor en la larga serie de encuentros bélicos con la prepotente marina inglesa de aquellos años.

La fragata *Algésiras*, en efecto, fue tomada al abordaje por los ingleses, pero luego, aprovechándose del terrible temporal del sudoeste que dispersó tras el combate a vencedores y vencidos, su tripulación logró imponerse a sus captores y refugiarse en Cádiz con un teniente y varios marineros británicos, ahora prisioneros. Allí pasaría a formar parte de la escuadra francesa que, bajo el mando de un nuevo almirante francés, Rosilly, quedaría fondeada en la bahía gaditana e imposibilitada de escapar por el bloqueo a que sometió Cádiz el almirante Collingwood. Ahora las tornas se habían cambiado (1808) y los marinos franceses, nuestros antiguos aliados, se habían convertido en odiados “gabachos” y tenían por enemigos a los mismos españoles.

El teniente general don Tomás de Morla, a la sazón la máxima autoridad militar en Cádiz, intimó al almirante francés que rindiese su escuadra, pero éste, confiado en que el ejército de Dupont vendría a socorrerle, se negó a hacerlo. El 31 de mayo la flota española levó anclas y se alejó de la francesa, mientras ésta aprovechaba el viento de poniente para adentrarse en el canal de la Carraca y enfilarse sus cañones hacia el Arsenal. Allí no podía atacarle Apodaca con barcos grandes; sólo podía acometerle con lanchas cañoneras y con el fuego de las baterías de costa. El 9 de junio, requerido otra vez por el almirante español a rendirse, Rosilly se negó a arriar bandera y sufrió durante cinco horas los disparos de las cañoneras y de los fuertes, si bien este fuego no consiguió dañar seriamente a las naves francesas. Éstas, sin embargo, alcanzaron con sus tiros a siete bom-

9. Thomas HARDY, *The Dynasts*, Macmillan, London-New York, 1965, pp. 57 y 94.

barderas enemigas, y precisamente el *Algésiras*, dotado de buenas piezas de artillería, logró desmontar los cañones del fuerte costero de la Cantera. Al día siguiente, 10 de junio, se continuó el combate, pero cuatro días después, el 14 de junio, Rosilly, convencido de que no tenía escapatoria, arrió la bandera de su buque, el *Héros*, y entregó su espada al almirante español. El *Algésiras* se convirtió en la *Algeciras*, adquirió tripulación española y fue empleada en algunas misiones de importancia durante la guerra, tales como la embajada de Pedro Cevallos a Inglaterra a principios de 1809, algún otro viaje a Gran Bretaña para cargar suministros con destino a los ejércitos españoles o a Veracruz por moneda, entonces indispensable para los pagos militares¹⁰. Los memorialistas y diaristas de la época no suelen consignar los nombres de los buques a que aluden en sus escritos, pero, excepcionalmente, encontramos a la irrefrenable cotilla Lady Holland afirmando que, en septiembre de 1810, vio en Portsmouth a la fragata *Algeciras*, y en ella a su segundo oficial Tomás Blanco, primo de José Blanco-White y antiguo conocido de los Holland¹¹.

Ya habían transcurrido casi dos siglos desde que el bajo del Navío adquiriera su nombre, cuando, en una visita que hice a cierta librería de Bristol, encontré un librito en doceavo, encuadernado en piel, que llevaba el siguiente título: “*Compendio de la historia de España*, escrito en francés por el R.P. Duchesne, maestro de sus Altezas Reales los Señores Infantes de España. Traducido al castellano por el R.P. Josef Francisco de Isla, con algunas notas críticas, que pueden servir de suplemento, por el mismo traductor... Madrid, MDCCLXXV. Por D. Joachin Ibarra, impresor de cámara de S. M. Con las licencias necesarias”.

Pedían por él 2,50 libras y estuve dudando si comprarlo o no, pues era realmente medio libro, es decir, el segundo tomo de una edición de dos, pero un yerno mío que me acompañaba me hizo notar que la guarda de contraportada estaba totalmente cubierta por una inscripción a mano que rezaba así:

1805. This book taken from the ship *Algeciras* which

10. Manuel MORENO ALONSO, *La verdadera historia del asedio napoleónico a Cádiz, 1810-1812*, Sílex Ediciones, Madrid, 2011, pp. 124-125 y 813.

11. THE EARL OF ILCHESTER, ed., *The Journal of Elizabeth Lady Holland*, 2 vols., Longmans, London, 1908, vol. I, p. 262.

struck to the *Tonnant* at the battle of Trafalgar and afterwards escaped into Cadiz, with a lieutenant and sixteen sailors on board. Given by Midshipman Wm. Stokes to W.N. Moseley. -Y proseguía- Copy of a Letter from Mr. Chapman of the *Tonnant* to Mrs. Stokes. Madam: You will excuse my freedom in writing to you, but you being the mother of such a son, you will be happy to hear anything that adds to his Good Behaviour. It is with pleasure I inform you that your son is well, and that he distinguished himself as great a Hero as anyone in the action. He was not strong enough to fire a Musket himself but he loaded the Muskets as fast as two men could fire them when the Enemy ship was alongside of us – Your son's quarters was as much opposed as any in this ship - I have only this to say of him – He will make a brave and good officer, and you will excuse me for saying he will be an ornament to your family¹².

Y así acaba nuestra historia: el niño que contemplaba las rocas donde encalló la fragata *Algeciras* se encontró, casi dos siglos después, con el niño o adolescente que cogió en la misma embarcación un librito de escaso valor, pero que cargaba los fusiles con presteza en lo que fue, para sus compatriotas, “la más alta ocasión que vieron los siglos”.

12. “1805. Este libro fue cogido del buque Algeciras, que se rindió al Tonnant en la batalla de Trafalgar y después escapó y huyó a Cádiz con un teniente y dieciseis marineros a bordo. Entregado por el guardiamarina William Stokes a W.N. Moseley. / Copia de una carta de Mr. Chapman del Tonnant a Mrs. Stokes. Señora: Excúseme que me tome la libertad de escribirle, pues como Ud. es la madre de tal hijo, se alegrará de saber cualquier cosa que contribuya a su buena reputación. Tengo el placer de comunicarle que su hijo está bien, y que se distinguió heroicamente en la batalla como otros de los que tomaron parte en ella. No tenía la fuerza necesaria para disparar un mosquete por sí mismo, pero cargaba los mosquetes tan de prisa como podían dispararlos dos hombres adultos mientras el barco enemigo estuvo a nuestro lado. El puesto de su hijo fue atacado como cualquier otra parte de nuestro navío. Yo sólo puedo decir esto de él: que será un oficial bueno y valiente, y discúlpeme que añada que así mismo será un ornamento para su familia”.